

## MELACAK AKAR KREATIVITAS DI KOTA BANDUNG MASA KOLONIAL

Achmad Sunjayadi

Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya, Universitas Indonesia; achmad.sunjayadi@gmail.com

DOI: 10.17510/paradigma.v10i3.369

### ABSTRACT

In 2007 Bandung was designated as a pilot project for the creative cities of Asia Pacific, and in 2015 Bandung was included in the UNESCO Creative Cities Network. It is related to the development of the city of Bandung and the creativity of the population. Its creativity is formed through a process. This article traces the roots of this creativity since the beginning of its formation in the early 19th century to become the city of Bandung in the early 20th century. The method used is the historical method supported by creative cities' and voluntary organization's concepts. Primary sources were official government archives, tourist guidebooks, magazines, and newspapers. The result shows that the roots of the creativity of the Bandung population have been formed since the colonial period, both individually and in groups. Through the synergy between the community and leaders in the city of Bandung, they are incorporated into organizations whose initial goals are for the welfare of the people of Bandung, then develop introducing the city of Bandung for people from outside Bandung in tourism activities. They prepared several infrastructure facilities and built tourism objects for both citizens and tourists.

### KEYWORDS

Bandung; Colonial Indonesia; Community; Creative City.

### ABSTRAK

Pada 2007 Kota Bandung ditetapkan sebagai *pilot project model* kota kreatif se-Asia Pasific dan pada 2015 Bandung masuk dalam Unesco Creative Cities Network. Penetapan itu berkaitan dengan perkembangan kota Bandung dan daya kreativitas penduduknya yang terbentuk melalui suatu proses. Artikel ini menelusuri akar kreativitas itu sejak awal abad ke-19 hingga menjadi kota Bandung pada awal abad ke-20. Metode yang digunakan adalah metode sejarah ditunjang dengan konsep kota kreatif dan organisasi sukarela. Sumber primer yang digunakan berupa arsip resmi pemerintah, buku panduan turisme, majalah dan surat kabar sezaman. Hasil penelitian memperlihatkan bahwa akar daya kreativitas penduduk Bandung sudah terbentuk sejak masa kolonial, baik secara individual maupun kelompok. Melalui sinergi antara masyarakat dan pemimpin kota Bandung, mereka tergabung dalam organisasi yang tujuan awalnya adalah untuk kesejahteraan masyarakat Bandung, lalu berkembang untuk memperkenalkan kota Bandung kepada masyarakat dari luar Bandung dalam kegiatan turisme. Mereka

menyiapkan beberapa sarana infrastruktur dan membangun objek turisme baik untuk warganya maupun untuk turis.

### KATA KUNCI

Bandung; Indonesia masa Kolonial; Komunitas; Kota Kreatif.

## 1. PENDAHULUAN

Pada 2007 kota Bandung telah ditetapkan sebagai *pilot project* model kota kreatif se-Asia Pasifik (Aritenang 2014, 41). Bandung saat ini identik dengan industri lokal *clothing*, *fashion*-distro, wisata kuliner, ajang musik alternatif, dan pameran seni *non-mainstream*. Keunikan itu membuat Bandung selalu melekat dengan identitas *branding*, seperti Bandung Juara, Smart City, dan Creative City yang kemudian menjadi *trendsetter* kota lain di Indonesia.

Konsep kota kreatif merupakan terminologi yang mengacu pada daya kreativitas warganya untuk membentuk ciri pembeda kotanya dengan kota lain. Daya kreativitas terwujud melalui aktivitas ekonomi, lewat ruang dan usaha kreatif yang menjadikannya unik (Yencken 2013).

Berdasarkan kesepakatan dalam Konferensi Kota Kreatif tahun 2015 di Solo, Pemerintah Indonesia mengeluarkan sepuluh prinsip kota kreatif sebagai acuan penilaian sebuah kota penyandang kota kreatif. Pertama, menjunjung keanekaragaman. Kedua, inklusif. Ketiga, membela hak ekonomi. Keempat, memajukan kreativitas. Kelima, ramah lingkungan. Keenam, memelihara kearifan sejarah. Ketujuh, membuka akses untuk masyarakat. Kedelapan, meningkatkan kesejahteraan. Kesembilan, mengembangkan energi terbarukan. Kesepuluh dan terakhir, mampu menyediakan fasilitas umum untuk seluruh masyarakat, termasuk kaum difabel (Situmorang 2017, 8; 42–44).

Pembentukan kota kreatif juga dipicu oleh persaingan global di tingkat regional dan internasional. Setiap kota dituntut untuk menunjukkan daya saingnya agar dapat menempati posisi dan memainkan peran di tingkat dunia. Persaingan juga mendorong pemerintah kota setempat dan para pelaku industri kreatif untuk menemukan identitas yang memberikan citra berbeda dengan kota lain (*city branding*). Program *city branding* sudah dilakukan di beberapa kota dunia, seperti New York, Paris, Amsterdam, London, Tokyo, dan Seoul (Anttiroiko 2014; Vanolo 2017).

Mengacu pada salah satu prinsip kota kreatif, yaitu memelihara kearifan sejarah (Situmorang 2017, 43), artikel ini menelusuri akar kreativitas di Kota Bandung pada masa kolonial. Pertanyaan yang diajukan adalah bagaimana terbentuk akar kreativitas di kota Bandung, terutama pada masa kolonial. Pengkajian perlu dilakukan untuk mengetahui bagaimana terbentuk kreativitas itu, melalui proses yang panjang dan dipicu oleh berbagai faktor, hingga menjadi dasar kondisi pada masa kini. Oleh karena itu, metode penelitian yang digunakan untuk menjawab permasalahan itu adalah metode sejarah yang ditunjang dengan beberapa konsep terkait kota kreatif dan organisasi sukarela (*voluntary organization*) dari Max Weber. Menurut Weber, organisasi sukarela didirikan secara rasional, mewakili hubungan dominasi di antara sekelompok orang, dan ada sekelompok kecil yang biasanya bertanggung jawab (Swedberg 2005, 295).

Sumber yang digunakan dalam artikel ini adalah arsip resmi pemerintah, buku panduan turisme, majalah, dan surat kabar sezaman. Observasi langsung di lapangan dilaksanakan untuk memperoleh data yang dibandingkan dengan data dari sumber tulis.

Dalam metode sejarah terdapat empat langkah. Langkah pertama adalah penelusuran sumber secara heuristik yang diawali dengan sumber sekunder sejarah Kota Bandung. Dari sumber sekunder diperoleh informasi yang mengarah pada sumber primer berupa arsip resmi pemerintah, buku panduan turisme,

majalah, dan surat kabar sezaman. Pada tahap ini dilakukan kritik sumber, baik secara eksternal maupun internal yang sekaligus menyeleksi data relevan. Tahap berikut adalah interpretasi untuk menganalisis data yang diperoleh. Tahap terakhir berupa historiografi, yaitu menyampaikan data dalam bentuk tulisan.

Landry dan Bianchini (1995) mengemukakan beberapa hal yang dapat dilakukan oleh sebuah kota untuk menjadi kota kreatif serta menciptakan lingkungan dan atmosfer yang kreatif. Cara itu mampu mengubah rintangan menjadi kreativitas, menciptakan lebih banyak individu kreatif, menggunakan katalisator ruang kreatif fisik dan nonfisik, menyeimbangkan antara kosmopolitanisme dan lokalisme kota, partisipasi masyarakat, tersedianya pelayanan dan infrastruktur, serta birokrasi yang efektif.

Sinergi antarunsur individu yang menjadi penunjang kota kreatif akan semakin kuat jika terhimpun dalam suatu organisasi. Dalam hal ini organisasi yang sesuai adalah yang bersifat sukarela, tanpa unsur paksaan. Menurut Max Weber, organisasi sukarela selalu memiliki aturan rasional yang telah ditentukan (Swedberg 2005, 295). Para anggotanya tinggal di kota (*urban residence*) dan membentuk kelas elite (Brinkerhoff & White 1988, 121–122).

Beberapa penelitian terdahulu telah membahas Kota Bandung sebagai kota kreatif. Indikator Bandung sebagai kota kreatif (Alexandri 2017), *Branding* Bandung sebagai kota kreatif (Bastaman 2018), Industri kreatif di Bandung (Hermawati dan Runiawati 2015), Bandung sebagai salah satu contoh kasus kebijakan ekonomi kreatif (Zul Fahmi, McCann, Koster 2017), Karakteristik potensi industri kreatif di Bandung (Suparman, Sudirman, Siswanto, Sukoyo 2012), Dinamika industri kreatif di Bandung (Wiryono et al. 2014), Perkembangan Kewirausahaan Industri Kreatif di Bandung (Maryunani dan Mirzanti 2014), Transfer Kebijakan dalam Industri Kreatif di Bandung (Aritenang 2014). Berbagai penelitian itu menitikberatkan pada periode kontemporer.

Dari berbagai penelitian tersebut, hanya Aritenang (2014) yang menyinggung sedikit kegiatan di Bandung pada masa kolonial. Dalam konteks periode kolonial, Hardjasaputra (2002) membahas perubahan sosial di Bandung pada 1810–1906 dan Marihandono (2015) menyinggung pembentukan Kota Bandung pada masa Herman Willem Daendels (1752–1818), Gubernur-Jenderal Hindia-Belanda (1815–1818). Penelitian-penelitian itu tidak membahas periode pada awal abad ke-20 hingga pertengahan abad ke-20, sedangkan pembahasan dalam artikel ini sampai periode pertengahan abad ke-20. Dienaputra (2005) mendiskusikan perkembangan ekonomi Kota Bandung pada 1906–1970, membahas secara umum perkembangan ekonomi di Bandung tidak membahas organisasi sukarela dan komunitas.

Penelitian ini terfokus pada akar kreativitas di Kota Bandung mulai terbentuk sejak masa kolonial melalui sinergi masyarakat dan pemimpin Kota Bandung yang bertujuan untuk menyejahterakan masyarakat Bandung, salah satunya adalah melalui kegiatan turisme. Mereka mengawali dengan upaya memperkenalkan Kota Bandung untuk menarik para turis dari luar Bandung dengan menyiapkan beberapa sarana infrastruktur dan membangun berbagai objek turisme baik untuk warganya maupun untuk turis.

## 2. DINAMIKA MASYARAKAT DAN KOTA BANDUNG PADA ABAD KE-19

Sebelum berada di posisi yang sekarang, letak ibu kota Kabupaten Bandung di Krapyak (sekarang Dayeuh Kolot), di tepi Sungai Citarum, di muara Sungai Ci Kapundung. Bupati Wiranatakusumah II (1794–1829) menggeser ibu kota kabupaten ke arah utara, ke wilayah Tatar Ukur. Alasan perpindahan adalah letak ibu kota yang lama (di Krapyak) tidak strategis, di daerah itu masih terdapat hutan, payau, dan danau kecil, serta untuk menghindari banjir pada musim hujan karena daerah Krapyak berada di dataran rendah. Kondisi itu menyulitkan tugas para pejabat di pusat yang bertugas di wilayah itu. Ditambah lagi daerah itu menjadi sarang penyakit (Dana 1990, 13; Hardjasaputra 2002, 26).

Ketika Herman Willem Daendels, Gubernur Jenderal Hindia-Belanda (1808–1811), membangun *Grote Postweg* (Jalan Raya Pos), ia menginstruksikan bupati untuk memindahkan ibu kota tersebut supaya berada dekat dengan Jalan Raya Pos. Ketika itu Bupati Wiranatakusumah II mendapat tugas memimpin pembangunan jalan antara Bandung dan Sumedang. Wiranatakusumah II tidak secara persis mendirikan ibu kota di tempat yang ditunjuk oleh Daendels karena bupati telah memilih tempat di sebelah barat Sungai Ci Kapundung, tidak jauh dari tempat yang ditunjuk Daendels (Dana 1990, 13; Hardjasaputra 2002, 29; Marihandono 2005, 336; Brahmantyo & Bachtiar 2009, 34).

Penduduk Bandung pada masa awal adalah masyarakat pribumi pindahan dari Krapyak. Mereka terdiri atas keluarga Bupati Wiranatakusumah II, keluarga para pejabat bawahan bupati, dan sejumlah penduduk Krapyak yang ikut pindah menyertai bupati. Dapat dikatakan, penduduk Bandung ketika itu masih homogen. Ditinjau dari status sosial, masyarakat Bandung pada masa itu terbagi atas dua golongan, golongan menak (bangsawan) dan *kuring* (rakyat biasa). Golongan *kuring* atau rakyat biasa pada umumnya adalah petani. Mereka tinggal dalam kampung-kampung dalam kota. Ada tiga kampung yang diduga merupakan kampung *babakan*, istilah dalam bahasa Sunda untuk permukiman baru yang baru dibuka. Kampung-kampung itu adalah Kampung Regol di samping kanan pendopo, Kampung Kaum di belakang masjid, dan Kampung Istal di belakang pendopo (Hardjasaputra 2002, 72–73).

Pada masa awal Kota Bandung berdiri sampai 1811, sulit untuk mengetahui jumlah penduduknya karena belum ada sumber mengenai hal itu. Diduga penduduk Bandung bertambah dengan masuknya orang Tionghoa yang kemungkinan berasal dari Buitenzorg (Bogor) dan Batavia. Kedatangan orang Tionghoa berhubungan dengan kebijakan pemerintah yang memberikan kesempatan kepada mereka untuk berdagang. Hal itu didukung oleh Daendels yang mengizinkan orang Tionghoa tinggal di kabupaten dengan melakukan kegiatan ekonomi, memajukan perekonomian (Hardjasaputra 2002, 74).

Data mengenai penduduk Kota Bandung baru diketahui pada 1812. Jumlah penduduk Kota Bandung ketika itu berjumlah 1800 jiwa yang terdiri atas orang pribumi (mayoritas orang Sunda dan sejumlah kecil orang Jawa), orang Eropa (8 jiwa), dan beberapa penduduk dari golongan Timur Asing, kebanyakan orang Tionghoa. Pertumbuhan penduduk dari kalangan Tionghoa di wilayah Priangan relatif lambat karena ada kebijakan *passenstelsel* dari Gubernur Jenderal Van der Capellen pada 9 Januari 1821. Isi peraturan itu adalah menutup daerah Priangan bagi para pendatang asing, baik orang Eropa maupun orang Timur Asing. Jika hendak bepergian, mereka harus memiliki pas jalan yang disahkan oleh penguasa daerah setempat (Hardjasaputra 2002, 75–76).

Pada tahun 1830-an penduduk Kota Bandung semakin heterogen dengan masuknya orang Melayu pada 1833 dan orang Arab pada 1836. Dalam catatan kependudukan, orang Arab dimasukkan ke dalam golongan orang Melayu (Wertheim 1958, 229). Hingga tahun 1840-an jumlah penduduk asing kecil, sedangkan jumlah penduduk pribumi bertambah. Hal ini karena *Passenstelsel* masih diterapkan. Jumlah penduduk pribumi meningkat karena migrasi yang disebabkan berbagai kegiatan di Kota Bandung. Mereka bekerja sebagai buruh/kuli dan berdagang. Mereka berasal dari Priangan Timur dan Selatan. Kepindahan mereka atas anjuran residen karena paceklik akibat gagal panen di wilayah asal mereka. Ketika *Passenstelsel* dicabut pada 1852, Residen Priangan mengizinkan orang Eropa pendatang tinggal di ibu kota kabupaten dengan syarat mereka harus memberikan banyak keuntungan. Kebijakan ini ditengarai sebagai yang menyebabkan jumlah penduduk Eropa dan Tionghoa meningkat (Dana 1990, 14; Hardjasaputra 2002, 86).

Residen Priangan C.P.C. Steinmetz hingga pertengahan abad ke-19 masih berkedudukan di Cianjur dan tinggal di kantor keresidenan karena belum memiliki rumah dinas. Oleh karena itu, pemerintah pusat memiliki rencana membangun rumah dinas untuk residen. Berkaitan dengan hal itu, Steinmetz mengusulkan, daripada dibuatkan rumah di Cianjur, lebih baik ia memindahkan pusat keresidenan ke Bandung. Pertimbangannya

adalah suhu udara di Bandung lebih nyaman dibandingkan di Cianjur, letak Kota Bandung yang strategis di bagian tengah Priangan, jumlah penduduk Bandung lebih besar daripada penduduk Cianjur, Bandung lebih kaya akan tanaman kopi dan padi, kehidupan perekonomian di Bandung lebih berkembang dan memiliki prospek lebih baik (Hardjasaputra 2002, 124–25).

Gagasan residen tersebut didiskusikan oleh gubernur-jenderal, dewan Hindia-Belanda, dan para kepala departemen, seperti Departemen Keuangan, Departemen Transportasi dan Komunikasi, Departemen Militer, dan Dinas Pekerjaan Umum). Semula, dengan alasan biaya yang besar untuk membangun infrastruktur, dewan Hindia-Belanda dan para kepala departemen tidak setuju dengan gagasan itu. Dewan Hindia-Belanda menyarankan untuk membagi wilayah Keresidenan menjadi dua, yaitu Priangan Barat dan Timur. Priangan Barat meliputi Kabupaten Cianjur, Sukabumi, dan Bandung dengan ibu kota kabupaten di Cianjur. Sementara itu, Priangan Timur meliputi Kabupaten Sumedang, Limbangan, Sukapura dengan ibu kota kabupaten di Singaparna atau Tasikmalaya (ANRI, *Algemeen Verslag Preanger* 1856, bundel 4/5; Hardjasaputra 2002, 125).

Persetujuan pemindahan ibu kota Keresidenan Priangan terjadi pada masa pemerintahan Gubernur-Jenderal Charles Ferdinand Pahud (1808-1873) dalam *verbaal* 28 Juni 1856 diikuti dengan surat usulan tanggal 11 Oktober 1856 No. 84. *Verbaal* dan surat usulan ditujukan kepada menteri urusan koloni. Proses persetujuan berjalan berlarut-larut. Pemindahan ibu kota Keresidenan Priangan terjadi pada masa Residen J.W.J.C.van der Moore pada 1864. Itu pun karena dorongan bencana alam, meletusnya Gunung Gede pada pertengahan 1864 yang mengakibatkan kerusakan bangunan-bangunan di Cianjur dan Bogor. Pada 21 Mei 1864 residen menulis surat kepada Gubernur-Jenderal supaya rencana pemindahan ibu kota Keresidenan Priangan segera diputuskan. Usulan itu belum dibalas oleh menteri urusan koloni sehingga Gubernur-Jenderal menyetujui usulan itu (Hardjasaputra 2002, 126–27).

Berdasarkan *Staatsblad* 7 Agustus 1864 No. 18, Gubernur Jenderal L.A.J.W. Sloet van de Beele (1806-1890) menetapkan Kota Bandung sebagai pusat pemerintahan Karesidenan Priangan menggantikan Cianjur. Keputusan itu disetujui oleh Menteri urusan tanah jajahan berdasarkan surat tanggal 7 November 1864. Kepindahan residen Priangan ke Kota Bandung juga mengalihkan kekuasaan terhadap Kota Bandung dari bupati kepada residen. Residen melakukan pengawasan terhadap bupati secara langsung (*Encyclopaedie Nederlandsch Indië* 1917, 138; Hardjasaputra 2002, 127–128).

Kota Bandung mengalami perubahan penting setelah menjadi ibu kota Keresidenan Priangan. Pembangunan berbagai sarana dilakukan, antara lain pembangunan kantor keresidenan. Pembangunan kantor itu di atas lahan di daerah Kampung Bogor (daerah Cicendo selatan). Perancang bangunan adalah seorang insinyur yang menjadi staf residen dan pelaksananya adalah Bupati Bandung R.A. Wiranatakusumah IV. Para pekerja berasal dari penduduk Kampung Bogor dan Balubur Hilir. Gedung keresidenan yang bergaya *Indisch-Empire Style* merupakan bangunan modern pertama di Kota Bandung dan selesai pada 1867 (Mooi Bandoeng 1933, 134).

Pada tahun yang sama, 1864, pemerintah melaksanakan keputusan tanggal 16 Juni 1853 No. 12 tentang pendirian *kweekschool* (sekolah pendidikan calon guru pribumi). Berdasarkan keputusan itu, dibangun gedung sekolah berarsitektur modern di bagian utara kota, kurang lebih 700 meter ke arah timur dari gedung keresidenan. Sekolah itu diberi nama Hollandsch Indische Kweekschool (HIK). Di kompleks HIK juga dibangun aula, rumah dinas untuk kepala sekolah dan guru. Di sebelah utara dari gedung HIK kemudian dibangun sekolah dasar untuk anak-anak pribumi (di lokasi itu sekarang berdiri SD Banjarsari). Sekolah itu dibangun oleh Bupati R.A. Wiranatakusumah IV (Dana 1990, 16; Hardjasaputra 2002, 131–32). Pendirian *kweekschool* diikuti dengan pendirian sejumlah sekolah, baik milik pemerintah maupun swasta. Sekolah



milik pemerintah adalah Opleidingschool voor Inlandsche Ambtenaren (sekolah untuk pejabat bumiputra), sekolah swasta, antara lain adalah De Urselinenschool, Fröbelschool (Nieuwenkamp 1908, 16).

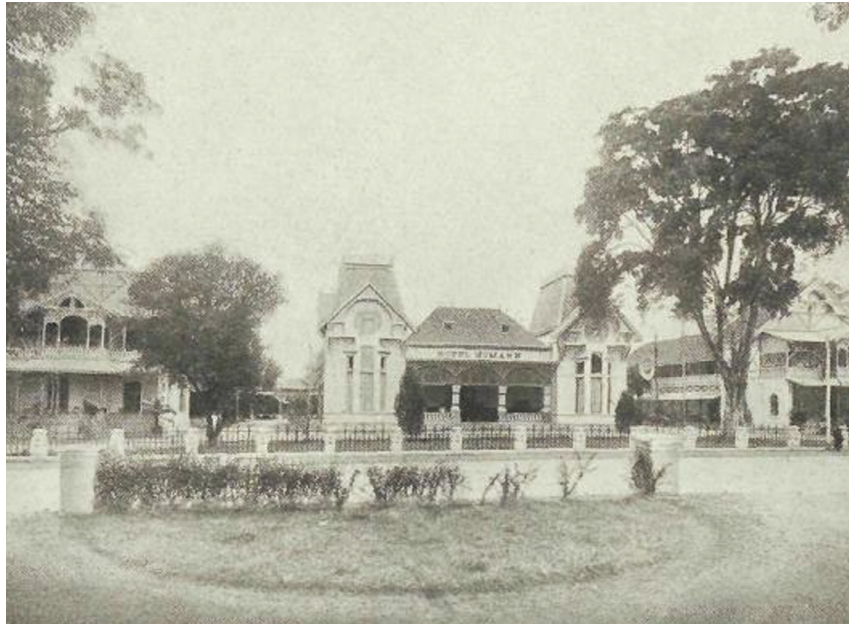
Pembangunan sarana infrastruktur lain berupa penambahan panjang jalan ke luar Bandung dilakukan pada paruh kedua 1864. Jalan-jalan itu baik dari daerah kota maupun kabupaten di luar Kota Bandung ke arah utara, barat, dan selatan. Pembangunan jalan bahkan sampai ke daerah di luar kabupaten Bandung, salah satunya ke wilayah Buitenzorg (Bogor). Pembangunan ini berlangsung sampai 1870 (ANRI, *Algemeen Verslag* 1870, bundel Priangan 6/6; Hardjasaputra 2002, 135). Meskipun kondisi jalan ketika itu masih berupa tanah, belum diperkeras dengan batu, sarana ini memungkinkan penduduk melakukan mobilitas dari dan ke Kota Bandung sehingga akses menuju Kota Bandung semakin terbuka.

Untuk sarana komunikasi, pada 1871 pemerintah membangun jaringan telegraf dari Batavia menuju Bandung melalui Buitenzorg (Bogor) dan Cianjur. Lalu berlanjut ke Purwokerto melewati Ciamis dan Banyumas (Koloniaal Verslag 1872, 122). Pada 1893, pemerintah memberikan konsesi kepada Firma Mijer en Van Gogh untuk memasang jaringan telepon di Kota Bandung dan sekitarnya. Fasilitas sambungan telepon juga dipasang di kantor pemerintahan, hotel, toko, dan perusahaan (*Koloniaal Verslag* 1893, 173). Sementara itu, hubungan telepon di Bandung dengan kota lain yaitu Sukabumi tersambung pada 1897 ketika perusahaan swasta Intercommunal Telefoon Maatschappij mendapatkan konsesi dari pemerintah. Sementara itu sambungan telepon Bandung dengan kota lain, antara lain Cianjur, Sukabumi, Garut, Cicalengka dibuka oleh Preanger Telefoon Maatschappij (*Koloniaal Verslag* 1898, bijlage CC).

Pembangunan infrastruktur lain berupa jalur kereta juga menjadi hal penting bagi perkembangan Kota Bandung. Pembangunan jalur kereta itu sangat berguna bagi para pengusaha perkebunan untuk mengangkut hasil kebun mereka. Pemerintah Hindia-Belanda pun melihat kegunaan dari jalur kereta itu untuk kepentingan militer. Oleh karena itu, pemerintah pada 1875 memiliki rencana untuk memanjangkan jalur kereta dari Buitenzorg (Bogor) ke Cilacap. Pembangunan jalur itu langsung ditangani oleh pemerintah. Rencana itu diwujudkan melalui keputusan Gubernur-Jenderal tanggal 6 Juni 1878. Pembangunan jalur yang diberi nama Westlijn (Jalur barat) dilaksanakan secara bertahap sejak 1878 sampai 1924. Jalur itu terdiri atas jalur utama (Buitenzorg-Bandung-Cicalengka, Cicalengka-Garut, Warung Bandrek-Cilacap, Karawang-Padalarang), jalur simpangan (Tasikmalaya-Singaparna, Banjar-Kalipucang-Cijulang, Bandung-Banjaran-Ciwidey dan Citeureup-Majalaya, Rancaekek-Sumedang). Pembangunan ini sempat mengalami kendala, terutama di jalur Banjar-Kalipucang-Cijulang pada 1911–1921 sehingga membuat para pengusaha perkebunan memprotes pemerintah (Mulyana, 2005).

Jalur kereta dari Batavia menuju Surabaya yang melewati Bandung memberikan pengaruh pada para pengusaha restoran, losmen, dan hotel di Bandung. Stasiun kereta api Bandung yang menjadi stasiun transit, sebelum melanjutkan perjalanan, membuat para penumpang kereta kerap beristirahat di Bandung (Bemmelen & Hooyer 1896, 42). Situasi itu membuat pengusaha transportasi delman dan sado menambah armadanya. Pada 1903, delman dan sado di Bandung berjumlah 687 buah (Reitsma 1912, 17).

Bersamaan dengan pembangunan stasiun kereta api di Bandung, ada tiga hotel dibangun. Hotel itu adalah Hotel Andreas, di sebelah selatan stasiun, Grand National Hotel di sebelah timur stasiun, dan Hotel Phoenix di kawasan selatan Jalan Merdeka. Hotel Phoenix merupakan hotel kecil dan biasanya para pelanggannya para pelancong yang tidak memiliki banyak uang. Hotel Grand National Hotel ditujukan bagi para pejabat kolonial yang sedang berkunjung ke Bandung (Buys 1891, 119; Bemmelen & Hooyer 1896, 42). Peningkatan jumlah kunjungan masyarakat Eropa ke Bandung, membuat seorang pengusaha asal Jerman yang tinggal di Bandung membangun hotel yang diberi nama Grand Hotel Homann di sebelah selatan Jalan Raya Pos pada 1898. Hotel ini merupakan hotel megah pertama di Bandung (Kunto 1986, 306).



Gambar 1. Tampak depan Grand Hotel Homann pada awal abad ke-20.  
(Sumber: Reitsma, S.A. 1926. *Bandoeng The Mountain City of Netherlands India*, 15).

### 3. KREATIVITAS MASYARAKAT BANDUNG PADA MASA KOLONIAL

Sejak tahun 1870-an jumlah orang Eropa, khususnya Belanda, yang tinggal di Kota Bandung semakin meningkat. Keadaan itu tidak lepas dari perkembangan perkebunan yang dikelola oleh perusahaan swasta seperti kina, teh, karet setelah penerapan *Agrarische Wet* (Undang-Undang Agraria) pada 1870. Keberadaan perkebunan itu memberikan pengaruh pada kehidupan Kota Bandung. Hal itu juga melahirkan kelompok masyarakat baru dalam masyarakat Eropa. Kebanyakan pengusaha perkebunan yang sering disebut *preangerplanters* (pekebun Preanger) tinggal di sekitar Kota Bandung. Perubahan stratifikasi sosial masyarakat Eropa di Bandung terjadi karena keberadaan para *preangerplanters* itu. Posisi mereka ada di bawah pejabat kolonial dan mereka termasuk dalam golongan masyarakat menengah.

Salah seorang pelopor *preangerplanters* adalah Willem van der Hucht (1812–1874). Ia menurunkan keluarga pengusaha perkebunan terkenal di Bandung seperti R.E. Kerkhoven (1847–1918), K.A.R. Boscha (1865–1928). Keluarga Kerkhoven membuka perkebunan teh Arjasari pada 1869 dan Boscha membuka perkebunan teh Malabar di Bandung selatan. Kerkhoven yang merupakan keponakan dari H.F.Holle (1829–1896) membuka perkebunan teh dan kina Waspada (Bellevue) di kaki Gunung Cikuray, Garut (Kunto 1985, 28–29; Suganda 2014, 10). Pada 1871 para pengusaha perkebunan itu membentuk perkumpulan di Bandung yang diberi nama Concordia (*Mooi Bandoeng* 1941, 4).

Sementara itu, Kota Bandung pada periode tersebut mengalami perkembangan. Di Jalan Raya Pos terdapat tiga toko milik orang Belanda dan Tionghoa, yaitu toko milik Loheyde, toko/hotel milik Thiem, dan toko roti milik Oey Bouw Hoen. Sementara itu, di Jalan Braga sudah berdiri enam rumah terbuat dari batu milik pejabat dan pensiunan Belanda. Ada juga beberapa warung dari bambu dan beberapa toko. Sampai 1881 jumlah rumah di Jalan Braga bertambah menjadi delapan buah (Buys 1891, 119; 121).

Pada periode tersebut hubungan di antara penduduk Kota Bandung tidak terbatas pada penduduk Belanda dengan pribumi. Penduduk Tionghoa, yang sejak periode terdahulu telah ada di Kota Bandung melalui kegiatan perdagangan, kerap berhubungan dengan penduduk lainnya. Berbagai kuliner khas Tionghoa, seperti bacang, bakmi, bakpau, kecap, sekoteng, tauco dikenal juga oleh penduduk pribumi.

Sebaliknya, penduduk Tionghoa juga mengenal dan menyerap sebagian budaya Sunda, seperti bahasa dalam kehidupan keseharian mereka (Kunto 1986, 508).

Dalam perkembangan dan dinamika Kota Bandung, inisiatif yang muncul tidak hanya dari kalangan komunitas Eropa. Inisiatif komunitas pribumi, dalam hal ini Bupati R.A.A. Martanegara, patut diperhitungkan. Salah satu gagasannya adalah mengganti atap alang-alang di rumah penduduk pribumi dengan atap genting. Pada 1893, sekitar 75% dari jumlah rumah penduduk Bandung, termasuk 50 rumah orang Eropa dari golongan rendah masih beratap alang-alang. Oleh karena genting sulit didapat, bupati mendatangkan ahli pembuat genting dari luar Bandung untuk melatih penduduk membuat genting. Mereka yang diperintahkan belajar membuat genting adalah penduduk Kampung Merdika. Di kampung itu dibangun lio—tempat pembakaran genting—sehingga nama kampung itu kemudian menjadi Merdikalio (Hardjasaputra 2002, 242).

Inisiatif lain Bupati R.A.A. Martanegara adalah memanfaatkan lahan tidur di pinggir kota. Lahan yang masih berupa payau (ranca) ditimbun dengan tanah dan dijadikan lahan persawahan dan permukiman. Bupati R.A.A. Martanegara juga memiliki gagasan mengganti beberapa jembatan kayu di Bandung dengan jembatan besi berpenyangga beton. Salah satunya adalah jembatan gantung yang melintasi Sungai Cikapundung, dekat Balonggedeweg (Kunto 1984, 157–158).

Selain perumahan dan infrastruktur, berkaitan dengan hasil pertanian, Bupati R.A.A. Martanegara melihat potensi ketela pohon sebagai bahan baku tepung tapioka. Bupati melihat tepung tapioka memiliki pasar yang menjanjikan, terutama di beberapa negara Eropa, salah satunya adalah Belanda. Maka, Bupati meminta para petani untuk menanam ketela pohon (Hardjasaputra 2002, 252).

Pada 1898 di daerah Kiaracondong bagian selatan muncul permukiman orang Jawa, yaitu Kampung Jawa dan Babakan Surabaya. Kemunculan dua kampung itu berkaitan dengan perpindahan pabrik mesiu dari Ngawi dan pabrik senjata dari Surabaya ke daerah Kiaracondong. Perpindahan kedua pabrik itu disertai dengan perpindahan sejumlah pekerja yang merupakan orang Jawa (Kunto 1984, 164).

Sejak pertengahan tahun 1890-an, berbagai sarana dan fasilitas di Bandung yang dibangun oleh perusahaan swasta bertambah. Salah seorang pengusaha, M. Klass de Vries datang beserta keluarganya dan menetap di Bandung. Pada awalnya, mereka membuka sebuah toko kecil di pinggir Jalan Raya Pos, di sebelah utara alun-alun. Lalu, mereka membuka toko besar di seberang sositet Concordia. Toko itu terkenal di kalangan para pengusaha perkebunan (Kunto 1986, 327). De Vries juga mendirikan percetakan J.R. de Vries & Co. Percetakan lainnya adalah Javasche Boekhandel en Drukkerij dan H.M. van Dorp & Co yang terletak di Jalan Braga (Kunto, 1986: 190). Peningkatan jumlah orang Eropa di Bandung mendorong pemerintah untuk membangun sarana rekreasi. Salah satunya, atas inisiatif Asisten Residen Bandung Pieter Frederik Sijthoff (?–1931), pada 1885 dibangun taman kota pertama yang diberi nama Pieter Park, sekarang Taman Dewi Sartika di halaman balai kota Bandung (Kunto 1985, 116–17; Hardjasaputra 2006, 9).

Pada 1895 di ujung selatan jalan Braga berdiri gedung *Societeit Concordia* (sekarang bangunan yang terletak di sayap kiri Gedung Merdeka). Gedung itu semula dibangun untuk tempat pertemuan Bandoengsche Landbouwvereniging (Perhimpunan Pengusaha Perkebunan Bandung). Bangunan itu kemudian direnovasi untuk kegiatan perkumpulan *Societeit Concordia* dan tempat hiburan (musik dan dansa) bagi orang Eropa (Belanda). Berdasarkan *Ordonantie Staatsblad* 29 Juni 1879 No. 208, selain orang Eropa, orang Tionghoa juga dapat menjadi anggota perkumpulan itu dengan membayar iuran sebesar 5 gulden per bulan (*Bataviaasch Handelsblad*, 2/7/1879; *De Locomotief*, 5/7/1879).

Selain kegiatan para anggota *Societeit Concordia* di gedung Concordia, sejak 1896 setiap akhir Juli hingga awal Agustus selama tiga hari diselenggarakan kegiatan pacuan kuda di lapangan Tegallega oleh Preanger Wedloop Societeit (Perkumpulan penggemar kuda pacuan). Acara hiburan itu menarik perhatian banyak pengunjung baik dari kalangan Eropa maupun pribumi untuk menyaksikan pacuan kuda itu. Preanger



Wedloop Societeit yang didirikan pada 1889 berada di bawah perlindungan Gubernur Jenderal Hindia-Belanda A.J. Duymaer van Twist (1809–1897) yang menjabat pada 1851–1856. Pengurusnya adalah para pejabat Belanda dan pribumi di Preanger Regentschappen (Kabupaten Priangan), seperti C.P.C. Steinmetz sebagai ketua, para komisaris: B. B. Crone, B. M. F. Philippeau, Bupati Cianjur Raden Adipati Aria Koesoema Ningrat, Bupati Bandung Raden Tumenggung Soeria Kertha Adi Ningrat, H. A. M. Brumsteede sebagai bendahara, E. J. Marten sebagai sekretaris. Perkumpulan ini secara rutin menyelenggarakan kegiatan, seperti pertunjukan musik, makan malam (*supper*), dan pesta dansa di akhir pekan, Jumat dan Sabtu (*Java Bode*, 19/3/1853; *Regeringsalmanak voor Nederlandsch-Indië* 1906, 672)

Sementara itu, Braga pada akhir abad ke-19 telah menjadi kawasan pertokoan. Setiap akhir pekan, khususnya Sabtu sore, daerah itu banyak dikunjungi oleh orang Eropa. Toko modern di kawasan Jalan Braga yang ditata dengan baik menjadikan kawasan itu pusat perbelanjaan orang Eropa di Bandung. Komunitas Belanda menjuluki kawasan itu "*De meest Europeesche winkelstraat van Indië*" – Jalan pertokoan paling bernuansa Eropa di Hindia-Belanda (Kunto 1984, 158). Salah satu toko serba ada yang paling besar di Braga adalah Onderling Belang yang menjual pakaian. Pesaing toko itu adalah Au Bon Marché serta penjahit seperti Keller's Mode Magazijn, August Savelkoul (Kunto 1984, 300–302). Kawasan lain yang juga dikunjungi adalah Jalan Raya Pos di pusat kota, sekitar alun-alun, dan Jalan Pasar Baru (Hardjasaputra 2002, 259).

Asal-usul nama *Braga* belum dapat dipastikan. Ada yang mengaitkan dengan nama minuman yang disajikan di Societeit Concordia, ada yang menghubungkannya dengan bahasa Sunda, *baraga* atau *ngabaraga* (berjalan menyusuri sungai). Nama Braga muncul ketika di wilayah itu berdiri *toneelvereeniging* (perhimpunan sandiwara) Braga pada 1882 (Nieuwenkamp 1908, 17; Hutagalung & Nugraha 2008, 25). Tujuan perhimpunan, yang disetujui berdasarkan *Gouvernement Besluit Bij Staatsblad* No 152, adalah meningkatkan hubungan sosial dengan menyelenggarakan pertunjukan drama, musik, dan karya sastra (*Java Bode*, 6/6/1883; *De Locomotief*, 8/6/1883).

Seiring dengan perkembangan dan dinamika Kota Bandung, masyarakatnya mulai memikirkan kesejahteraan mereka. Dari berbagai kegiatan yang pada awalnya sekadar untuk bersenang-senang, masyarakat Bandung mulai memikirkan kegiatan untuk kepentingan masyarakat luas. Beberapa individu kreatif melihat potensi di wilayah tempat mereka tinggal. Beberapa organisasi sukarela di Bandung dibentuk pada akhir abad ke-19.

### 3.1 Vereeniging tot Nut van Bandoeng en Omstreken (Perhimpunan Kesejahteraan Bandung dan Sekitarnya)

Pada 1896 Bestuur van de Vereeniging van Suikerplanters (Pengurus Perhimpunan Pengusaha Perkebunan Gula) di Surabaya memutuskan Bandung sebagai tuan rumah Kongres Pengusaha Perkebunan Gula (*Bataviaasch Nieuwsblad*, 16/4/1898; *De Telegraaf*, 20/5/1898; Leidelmeijer 1997, 236, 318). Penunjukan itu cukup menarik karena tidak ada perkebunan dan pabrik gula di wilayah Priangan. Di samping itu, dilihat dari segi transportasi, waktu perjalanan dari wilayah timur dan tengah Jawa, tempat asal para pengusaha gula ke Bandung, cukup lama serta berbiaya tinggi. Sekretaris het Algemeen Syndicaat van Suikerfabrikanten op Java sempat meragukan keputusan itu karena menganggap tidak mungkin dilaksanakan dan tidak banyak anggota yang akan hadir (*De Locomotief*, 15/2/1899). Bahkan, ada usulan untuk menyelenggarakan kongres di Semarang dengan alasan lokasi yang lebih dekat serta dapat menggunakan transportasi laut (*Soerabaiasch Handelsblad*, 16/2/1899).

Jan Fabricius (1871–1964), seorang wartawan dan sutradara *toneelvereeniging* (perhimpunan tonil) Braga, Bandung menanggapi rasa khawatir sekretaris het Algemeen Syndicaat van Suikerfabrikanten op

Java. Fabricius, yang ketika itu menjadi redaktur *De Preanger Bode* yang bertugas sejak 1896, berpendapat bahwa kekhawatiran itu tidak beralasan. Meskipun di wilayah Priangan tidak ada pabrik gula, ada banyak tempat penanaman bibit tanaman. Di samping itu, jarak Bandung dekat dengan Batavia. Di Batavia yang ada pabrik gula, terdapat pula lembaga keuangan seperti Nederlandsch-Indische Handelsbank, Nederlandsch-Indische Landbouwbank, dan Escompto-maatschappij yang dapat menjadi daya tarik, para pemodal. Untuk fasilitas akomodasi, di Bandung sudah tersedia. Ada lima penginapan besar dan tiga penginapan kecil yang mampu menampung lebih dari 200 tamu. Hiburan bagi para peserta pun telah siap. Selain dapat menikmati pemandangan alam di sekitar Bandung, terdapat pula gedung sositet, Toneelvereeniging Braga, dua korps batalion musik dari Cimahi, dan kwintet pemusik asal Italia. Fabricius juga meyakinkan bahwa aula Braga mampu menampung 250 peserta rapat (*De Locomotief*, 23/2/1899; Termorshuizen 2001, 610–11).

Sikap optimistis dan kreativitas Fabricus, yang didukung dengan berbagai argumen untuk menjadikan Bandung sebagai tuan rumah penyelenggaraan kongres gula, membuahkan hasil. Pada Maret 1899 para pengusaha perkebunan gula dari Jawa Tengah dan Timur pergi menuju Bandung dengan mengendarai mobil atau menggunakan kereta api. Mereka menghadiri kongres het Algemeen Syndicaat van Suikerfabrikanten op Java. Acara itu dibuka pada 8 Maret 1899 oleh Residen Priangan dan Direktur Escompto Maatschappij Batavia, J. Dinger di aula Braga di depan 125 peserta (*Bataviaasch Nieuwsblad*, 8/3/1899; *De Locomotief*, 9/3/1899).

Rencana sebagai tuan rumah Kongres Pengusaha Perkebunan Gula pada 1899 dan kegiatan turisme lokal di Bandung, tampaknya menjadi perhatian pemerintah setempat, khususnya Asisten Residen Pieter F. Sijthoff. Ia memiliki gagasan untuk membentuk sebuah lembaga yang berkaitan dengan kegiatan sosial, khususnya dalam upaya merintis kegiatan turisme. Gagasan itu dibahas bersama dengan para pejabat terkait serta kelompok masyarakat lain, seperti kontrolir, pengusaha perkebunan, pengusaha hotel, pemilik toko, guru, serta para tokoh pribumi. Berdasarkan kesepakatan mereka, dibentuklah Vereeniging Tot Nut van Bandoeng en Omstreken (Perhimpunan Kesejahteraan Bandung dan Sekitarnya) pada 1898. Sebagai ketua kehormatan diangkat Residen Priangan Mr. C. W. Kist. Perhimpunan ini memiliki 142 anggota (*Soerabaiasch Handelsblad*, 3/3/1898; *Bataviaasch Nieuwsblad*, 4/3/1898).

Vereeniging Tot Nut van Bandoeng en Omstreken diresmikan berdasarkan Gouvernement Besluit 3 Maret 1898 No.6 (Regeringsalmanak voor Nederlandsch-Indië 1906, 672). H.E. Steinmetz, Residen Pekalongan yang pernah menjadi pengurus perhimpunan itu dalam de Indische Gids mengulas perhimpunan itu, terutama perihal keanggotaan. Penerimaan calon anggota pribumi ditentukan melalui pemungutan suara (*De Locomotief*, 19/10/1900).

Pada tahun yang sama (1898), perhimpunan tersebut menerbitkan buku panduan Reisgids voor Bandoeng en Omstreken met Garoet. Buku yang dicetak oleh J. R. de Vries & Fabricius itu disebarakan melalui toko besar, hotel, restoran, serta stasiun kereta api. Tujuan penyusun buku panduan perjalanan itu adalah untuk mengembangkan *vreemdelingenverkeer* (turisme) di wilayah itu (*Soerabaiasch Handelsblad*, 10/11/1898; *Bataviaasch Nieuwsblad*, 11/11/1898).

Buku panduan tersebut memuat saran berupa rute yang dapat dipilih oleh para turis dengan menggunakan sarana transportasi sado atau delman. Ada dua pilihan rute yaitu rute I: Societeit Concordia-alun-alun – kantor pos – Pecinan – Pasar Baru – Cicendo lewat gedung keresidenan dan pabrik kina – belok ke arah Pieter Park – Jalan Gudang Garam selatan – Jalan Wangsala – Jalan Braga – kembali ke pusat rute. Dari Jalan Gudang Garam ke Jalan Bungsu – Kejaksaan Girang – Kacakaca Wetan – Jalan Raya Pos sebelah Kejaksaan Hilir – Lengkong melewati tangsi militer lama – Jalan Cikawao – Jalan Ciateul – Jalan Langensari – Tegallega – Societeit Concordia. Rute II: Societeit Concordia – Jalan Raya Pos sampai Kacakaca Wetan – belok ke Cibeunying – Kiaracandong – Buahbatu – kembali ke Societeit Concordia (Vereeniging tot Nut

van Bandoeng en Omstreken 1898, 26). Rute ke luar kota diarahkan ke utara, antara lain ke Curug Dago, pemandian Cihampelas, Lembang, dan Gunung Tangkuban Perahu. Perjalanan juga diarahkan ke selatan di wilayah Dayeuh Kolot, Pangalengan (Bemmelen & Hooyer 1896, 42–43; Vereeniging tot Nut van Bandoeng en Omstreken 1898, 26–29). Upaya yang dilakukan oleh Asisten Residen Pieter F. Sijthoff melalui organisasi Vereeniging Tot Nut van Bandoeng en Omstreken walaupun bersifat lokal (Priangan) dapat juga dikatakan sebagai salah satu upaya meletakkan dasar kegiatan turisme.

Pada 1910 kegiatan Vereeniging Tot Nut van Bandoeng en Omstreken dihentikan seiring dengan perubahan Bandung menjadi *gemeente* (kotapraja) berdasarkan Ordonansi tanggal 21 Februari 1906 dan Undang-undang tanggal 1 Maret 1906. Pada 1 April 1906, Gubernur Jenderal J. B. Van Heutsz mengeluarkan keputusan dan meresmikan Bandung sebagai *gemeente* (*Staatsblad van Nederlandsch Indië* 1906 No. 121; *Regeeringsalmanak voor Nederlandsch Indië* 1907, 670; Voskuil 1996, 45). Peresmian Bandung menjadi *gemeente* (kotapraja) menyebabkan peralihan kekuasaan kota dari Residen Priangan ke Ketua Dewan Kota. Kedudukan Bupati R. A. A. Martanagara pun mengalami perubahan karena ia menjadi anggota Dewan Kota (Hardjasaputra 2002, 259).

Pada 1915 Vereeniging Tot Nut van Bandoeng en Omstreken dibubarkan. Namun, ada beberapa kalangan yang melihat bahwa masih diperlukan sebuah organisasi independen untuk kesejahteraan masyarakat. Berdasarkan inisiatif dari berbagai pihak, salah satunya adalah S. A. Reitsma, Wali Kota Bandung, Comité tot Behartiging van Bandoeng's Belangen (Komite Representasi Kepentingan-kepentingan Bandung) dibentuk (Voskuil 1999, 45). Atas jasa organisasi itu, di Bandung didirikan Hogere Burgere School (HBS) pada 1916 dan pada 1920 dibangun sebuah pabrik gas (Voskuil 1999, 45). Salah satu kegiatan yang diprakarsai oleh Comité tot Behartiging van Bandoeng's Belangen adalah Jaarbeurs (bursa tahunan). Acara Jaarbeurs diadakan sejak 1920 setiap bulan Juni hingga Juli. Acara itu diselenggarakan di sebuah gedung yang dibangun atas prakarsa B. Coops, Wali Kota Bandung ketika itu. Perancang gedung Jaarbeurs bergaya art deco yang sekarang berlokasi di Jl. Aceh No. 50, Bandung adalah C. P. Wolff Schoemaker dan R. L. A. Schoemaker. Dalam acara itu disajikan pameran produk industri, pertanian, seni dan budaya, serta atraksi wisata. Kegiatan itu kembali membuktikan bahwa inisiatif dari pemerintah dan sekelompok masyarakat di Bandung membuat perhimpunan ini berhasil menyelenggarakan kegiatan untuk kesejahteraan warganya.



Gambar 2. Bangunan utama *Jaarbeurs* yang bergaya art deco pada tahun 1920-an.  
(Sumber: Reitsma, S.A. 1926. *Bandoeng The Mountain City of Netherlands India*, 26).

Pada tahun 1920-an, *gemeente* Bandung ingin menjadikan Kota Bandung sebagai kota modern. Rencana itu semakin menguat ketika Gubernur Jenderal J.P. Graaf van Limburg Stirum (1873-1948) juga berencana memindahkan ibu kota Hindia-Belanda dari Batavia ke Kota Bandung. Untuk mewujudkan rencana itu, pemerintah pusat membentuk sebuah tim terdiri atas pihak militer (zeni), departemen pekerjaan umum, dan dinas teknis kotapraja. Pada 1921 *gemeente* Bandung membentuk Komisi Rencana Perluasan Wilayah *Gemeente* untuk membenahi wajah Kota Bandung dengan cara menata dan menghijaukan kota. Melalui komisi itu lahir sebuah rencana pembangunan kota hasil kreativitas Thomas Karsten pada 1933 yang dikenal dengan nama *Karsten Plan* (Dienaputra 2005, 190–191; Tanuwidjaya 2005, 3).

### 3.2 Dari Vereeniging Bandoeng Vooruit (Perhimpunan Bandung Maju) ke Bandoeng Permai

Kegiatan Comité tot Behartiging van Bandoeng's Belangen yang dibentuk pada 1915 tampaknya berlangsung hingga 1925. Pada 17 Februari 1925 berdiri Vereeniging Bandoeng Vooruit atau Perhimpunan Bandung Maju (*Bataviaasch Nieuwsblad*, 11/7/1925; *Het Nieuws van den dag voor Nederlandsch Indië*, 12/7/1925; *Bataviaasch Nieuwsblad*, 8/8/1925). Salah satu penggagas perhimpunan itu adalah C. J. Nauta, salah seorang penduduk Bandung dengan dukungan dari *Middenstaandvereeniging* (Perhimpunan Kelas Menengah). Perhimpunan itu adalah yang ketiga didirikan di Bandung sejak akhir abad ke-19 (Voskuil 1999, 45).

Para pengurus Bandoeng Vooruit adalah S. A. Reitsma, Wali Kota Bandung (1921–1928), W. H. Hoogland, insinyur dan Direktur Bank DENIS (*De Nederlandsch Indische Spaarkas*), Poldervaart, De Vroom, dan Biesevelde. Perhimpunan Bandoeng Vooruit memiliki tujuan "*het bevorderen van het belang van Bandoeng van het vreemdelingenverkeer*" (mempromosikan pentingnya pariwisata di Bandung). Secara lengkap tujuan perhimpunan itu adalah "*de belangen van Bandoeng en omstreken en die van het vreemdelingenverkeer in den meest uitgebreiden zin des woords te behartigen*" (untuk mewakili kepentingan Bandung dan daerah sekitarnya serta kepentingan wisatawan dalam arti luas) (*De Indische Courant*, 18/2/1925; *Mooi Bandoeng* 1935, 3; *Mooi Bandoeng* 1939, 3).

Perhimpunan Bandoeng Vooruit memiliki berbagai kegiatan. Salah satunya adalah membangun akses jalan mobil ke arah kawah Tangkuban Perahu. Dewan Kotapraja Bandung memberikan dukungannya melalui subsidi awal sebesar 500 gulden (*De Indische Courant*, 26/3/1925). Kotapraja Bandung memberikan sebesar 1500 gulden untuk pemeliharaan jalan itu (*De Indische Courant*, 31/5/1935). Pada awalnya pihak militer menolak rencana pembangunan jalan itu karena alasan keamanan. Namun, kemudian pihak militer justru membantu dengan cara mencari jalan lain dan bekerja sama dengan dinas Topografi (*Bataviaasch Nieuwsblad*, 30/12/1925). Jalan itu akhirnya dibuka untuk umum pada 1928, dan untuk biaya pemeliharaan, diberlakukan sistem tol. Untuk mobil dikenakan biaya 2,5 gulden, sedangkan sepeda motor dikenakan 1 gulden (*Algemeen Handelsblad*, 11/10/1928).

Bandoeng Vooruit juga berinisiatif mempromosikan film mengenai Bandung yang diproduksi oleh Willy Mullens pada 1927. Pada 1933, perhimpunan ini menggagas pendirian *Bandoengsch Zoologisch Park* (Taman Zoologi Bandung) di dekat kawasan Technische Hoogeschool, bagian dari Jubileumpark di bagian timur lembah Cikapundung. Lokasi itu memang disarankan oleh pemerintah (Voskuil 1999, 45).

Pada 1935 Bandoeng Vooruit membangun akses jalan menuju kawah Gunung Papandayan dari Perkebunan Sedep, Pangalengan. Jalan itu dibuka untuk umum pada 28 Desember 1935 dan diresmikan oleh Residen M.F. Tjiedman (*Bataviaasch Nieuwsblad*, 18/12/1935; *De Indische Courant*, 30/12/1935; *Bataviaasch Nieuwsblad*, 18/12/1935; *De Indische Courant*, 30/12/1935). Mary Pos, seorang jurnalis



perempuan dari Belanda yang berkunjung ke Hindia pada 1938 memberikan pujian pembangunan jalan ini (Pos 1948, 173).

Kegiatan lain Bandoeng Vooruit adalah acara olahraga yang bersifat nasional, yaitu Bandoeng Sterrit 1941, reli mobil dan sepeda motor. Acara itu merupakan perpaduan antara kegiatan pariwisata dan olahraga bermotor. Para pemilik mobil dan sepeda motor di seluruh Hindia-Belanda menjadi peserta acara itu (*De Indische Courant*, 8/2/1941; *Bataviaasch Nieuwsblad*, 8/2/1941).

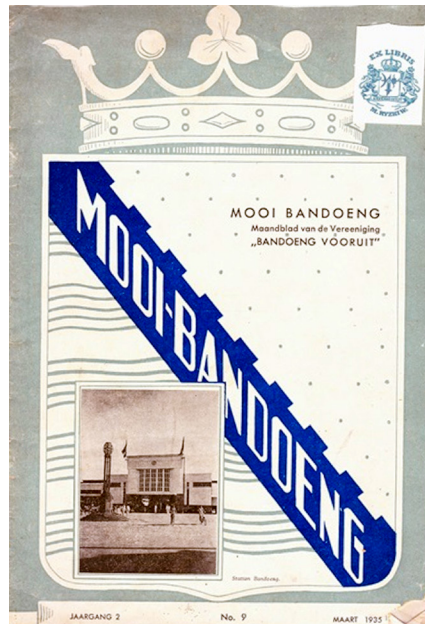
Ada dua kriteria kesertaan dalam reli ini, yaitu grup A untuk jarak 400 kilometer dan grup B untuk jarak kurang dari 400 kilometer. Setiap grup terdiri atas dua kelas. Kelas pertama untuk mobil 1500 cc ke atas dan motor 500 cc ke atas. Kelas kedua untuk mobil di bawah 1500 cc dan motor di bawah 500 cc. Biaya para peserta mobil untuk mengikuti acara ini sebesar 2,5 gulden untuk anggota Koninklijke Nederlandsch Indische Motor Club (KNIMC) atau Bandoeng Vooruit, sedangkan peserta yang bukan anggota membayar 5 gulden. Untuk lomba sepeda motor, anggota membayar 1 gulden dan yang bukan anggota 2 gulden. Peminat acara reli itu cukup banyak. Ada 208 peserta termasuk 43 sepeda motor yang mendaftar (*De Indische Courant*, 7/4/1941; *Bataviaasch Nieuwsblad*, 7/5/1941).

Ada berbagai kota di Jawa sebagai kota pilihan bagi para peserta untuk tempat start dengan tempat finis di Bandung. Mereka dapat start dari Semarang (kantor pusat Java Motor Club), dari Solo (Hotel Slier), Jogja (Societeit), Tegal (Lamingaplein), Cirebon (1 kilo dari titik 0 Losari), Bandung (balai kota), Batavia (kantor cabang JMC), Tasikmalaya (Hotel Centraal), Sukabumi di alun-alun (*Bataviaasch Nieuwsblad*, 24/5/1941).

Para peserta menempuh berbagai rute, antara lain Jakarta—Bandung. Jika berangkat dari Batavia, peserta akan melewati Meester Cornelis, Grote Postweg menuju Karawang, Gempolhaji, melewati Cikalong, kembali ke Grote Postweg, Cikampek, Purwakarta, Darangdang, Segalabarang, Ciater, Lembang dan tiba di Bandung. Peserta yang memilih berangkat dari Bandung akan menuju Cimahi, Batujajar, Soreang, Pengalengan, Cicalengka, Nagrek, ke arah Sumedang melewati Ujungberung lalu kembali ke Bandung. Di tempat finis di Bandung, para peserta akan dijamu di hotel Savoy Homann. Keesokan harinya, para peserta pergi ke Tangkuban Perahu dan menginap di hotel Lembang. Acara ekskursi itu diatur oleh perhimpunan Bandoeng Vooruit (*Bataviaasch Nieuwsblad*, 3/6/1941).

Sebagai sebuah kota yang dikelilingi gunung, seperti Tangkuban Perahu (2075 m), Burangrang (2058 m), Manglayang (1818 m), objek pegunungan, khususnya kawah gunung menjadi andalan promosi bagi Bandung (Nieuwenkamp 1908, 7). Iklan Bandoeng Vooruit yang disebar di mana-mana berisi: “*Bezoek[t] Bandoeng! En z’n vulkanen*” (Kunjungi Bandung! Dan gunung berapinya) (*Het Nieuws van den dag voor Nederlandsch Indië*, 9/9/1935).

Perhimpunan Bandoeng Vooruit juga menerbitkan majalah bulanan *Mooi Bandoeng* pada 1933 sebanyak 5.000 eksemplar. Foto-foto di sekitar Bandung dimuat sebagai ilustrasi untuk majalah itu. Selain didistribusikan di Jawa, *Mooi Bandoeng* juga disebar di Sumatra bagian selatan. Perusahaan kereta api, *Staatsspoor* (SS) memperoleh secara khusus 1.000 eksemplar majalah. Perhimpunan Bandoeng Vooruit pada 1932 juga mendukung penerbitan *Wandelgids voor den Tangkoeban Prahoe* (Panduan perjalanan untuk Tangkuban Perahu) yang disusun oleh L. van der Pijl, seorang ahli botani. Buku panduan itu dijual seharga 40 sen di gerbang tol menuju Tangkuban Perahu (*De Indische Courant*, 5/8/1933; *Het Nieuws van den dag voor Nederlandsch Indië*, 25/8/1933). Sampai 1941 jumlah anggota Bandoeng Vooruit tercatat 707 orang (*De Indische Courant*, 15/2/1941).



Gambar 3. Sampul majalah *Mooi Bandoeng* No 5, Maret 1935.

Pada masa di bawah pemerintah pendudukan Jepang, perhimpunan itu tidak melakukan kegiatan. Kemungkinan besar para pengurusnya tidak aktif atau ditangkap oleh pemerintah pendudukan Jepang. Usai perang, pada 1948, W.H. Hoogland, mantan ketua Bandoeng Vooruit menjadi ketua Vereniging van Belanghebbenden bij Onroeroende Zaken dengan wakil M .A .J. Kelling (ANRI, Algemene Secretarie 1064, surat W.H. Hoogland dan M.A.J. Kelling kepada Luitenant Gouverneur Generaal, 20/10/1948)

Pada periode Republik Indonesia, perhimpunan Bandoeng Vooruit kembali muncul pada 1952 dengan nama Bandoeng Permai. Mereka mencari anggota yang bersemangat dan dapat memperkuat perhimpunan, serta mampu mempromosikan keindahan Kota Bandung dan sekitarnya, mengelola upaya menarik turis untuk datang ke Bandung dan sekitarnya, memberikan pelayanan bagi mereka yang mengunjungi Priangan, mengatur perjalanan, menempatkan penunjuk jalan, memelihara tempat-tempat indah di kota dan sekitarnya, menerbitkan kembali majalah *Mooi Bandoeng* yang terbit pertama kali pada 1933. Hal terpenting adalah mempromosikan Bandung, tidak hanya keluar Bandung tetapi juga keluar Indonesia sehingga keindahannya dapat dikagumi banyak orang (*Preanger Bode*, 2/5/1952; *Preanger Bode*, 6/5/1952).

W. H. Hoogland tampaknya merupakan sosok penting. Kesuksesannya memimpin Bandoeng Vooruit kembali berlanjut. Perhimpunan Bandoeng Permai diketuai oleh W. H. Hoogland dan wakil R. A. A. Soerianataatmadja, Sekretaris R. Soele, Bendahara Rd. Adil Poerwadiredja, dan anggota Oetit Gandasasmita Koesoemah, Wali Kota R. Enoch, Bupati R.T. Male Wiranatakoesoema, Meior R. Roesli, R.T. Dendadikoesoemah, R. Senosastro, D.P. Palar (bendahara pengganti), Drs. Yap Tjwan Bing, Mr. Yap King Tik, Lioe Nji Njan, M. A. J. Kelling, Prof. Dr. L. van de Pijl, W. de Grooth, dr. Soeria Soemantri, Djamal Ali, R. Soeratno Wirjoatmodjo, M. O. Martakoesoemah, P. A. Tambajong, Th. A. Koremans. Kantor sekretariat perhimpunan berada di Jalan Kencana 6, Bandung (*Preanger bode*, 6/5/1952; *Preanger Bode*, 25/9/1952).

Pada Juli 1953 Bandoeng Permai mengadakan acara *Contactavond* di lobi Hotel Preanger yang dihadiri oleh lima puluh undangan. Dalam acara itu Wakil Ketua R.A.A. Soerianataatmadja menyampaikan sekilas sejarah perhimpunan yang pada awalnya bernama Bandoeng Vooruit. Soerianataatmadja mengatakan bahwa Bandoeng Vooruit didirikan pada 1925 dengan berbagai kegiatan, seperti membangun jalan ke kawah Tangkuban Prah, Papandayan, mendirikan sekolah keterampilan, memasang rambu lalu lintas, memasang tempat duduk di dekat panorama berpemandangan indah, rencana pembangunan kebun

binatang, kolam percobaan, akuarium, membangun jalan ke sumber air panas Cikijing yang kemudian menjadi tempat pemandian Maribaya. Pengurus perhimpunan, setelah menjadi Bandoeng Permai, diisi oleh orang Indonesia (*Preanger Bode*, 24/7/1953).

Soerianataatmadja juga mengatakan bahwa Bandung merupakan tempat berbagai instansi penting, seperti Technische Hogeschool (Sekolah Tinggi Teknik), Departement Government Bedrijven (Departemen Perusahaan Pemerintah), *kadasterkantoor* (kantor pertanahan), *pensioenfondsen* (lembaga pensiun), dan museum geologi. Selain itu, Bandung juga menjadi tuan rumah penyelenggaraan kongres, konferensi internasional penting, seperti ILO, WHO, Ecafe (*Preanger Bode*, 24/7/1953).

Soerianataatmadja mengatakan bahwa ada dua masalah besar yang menjadi perhatian perhimpunan. Pertama adalah pengembangan turisme dan kedua Bandung sedang bekerja keras mempersiapkan diri sebagai pusat pemerintahan (*de residentie van centrale regering*). Ia mengatakan bahwa Jakarta tetap menjadi ibu kota Indonesia. Sementara itu, Bandung dengan iklim sejuknya menjadi pusat pemerintahan, seperti New Delhi di India, Canberra di Australia, Den Haag di Belanda, Washington di Amerika Serikat (*Preanger Bode*, 24/7/1953).

Selain Soerianataatmadja, dalam acara *Contactavond* itu turut berbicara juga Hoogland, dokter Soeria Soemantri, Wali Kota Enoch, Kastura atas nama Dewan Kabupaten Bandung, Tambayong sebagai ketua HORESBA (Hotel en Restaurant Bedrijven), Palar sebagai ketua Indonesische Middenstaandvereniging (Perhimpunan kelas menengah Indonesia). Rencana kerja perhimpunan itu adalah

- 1) memelihara dan memperbaiki jalan mobil ke Tangkuban Prahua, dan menjaga keindahan alam di kawah tetap murni;
- 2) memberikan bantuan untuk dan bekerja sama dengan kelompok atau organisasi yang bertujuan memajukan Bandung dan mengupayakan daya tarik Bandung, antara lain kelompok yang akan membangun kebun binatang;
- 3) memperbaiki jalan mobil ke Papandayan; dan
- 4) mempertimbangkan kemungkinan membuat wilayah di sekitar Lembang dan Pengalengan menarik untuk turisme.

(*Preanger Bode*, 24/7/1953).

Melalui iklan dalam surat kabar *Preanger Bode*, disampaikan undangan rapat anggota Bandoeng Permai bertempat di Hotel Orient Jalan Asia-Afrika No 109 Bandung. Rapat itu akan membahas perubahan anggaran dasar. Undangan itu masih mencantumkan nama Bandoeng Vooruit. Di bawah nama itu dituliskan "(sekarang Bandoeng Permai)" (*Preanger Bode*, 5/12/1956). Acara lain yang diselenggarakan Bandoeng Permai adalah ceramah. Salah satu narasumber yang memberikan ceramah adalah Mr. dr. E. L. Sarkies, seorang pengusaha hotel dari Surabaya. Acara itu diselenggarakan pada Senin pukul 20.00 dan ia menyampaikan ceramah mengenai turisme serta pertunjukan film di Sositet Concordia (*Preanger Bode*, 5/3/1954).

#### 4. KESIMPULAN

Kreativitas penduduk Bandung tidak muncul begitu saja seperti yang kita lihat pada masa kini. Akar kreativitas itu terbentuk sejak masa kolonial, pada akhir abad ke-19, bersamaan dengan pembentukan dan dinamika

Kota Bandung. Kreativitas muncul dari individu dan berbagai kelompok masyarakat di Bandung di berbagai bidang, baik di kalangan penduduk setempat, maupun pendatang yang didukung oleh pemerintah setempat.

Individu yang bergabung dalam kelompok atau perhimpunan masyarakat di Bandung, seperti Vereeniging Tot Nut van Bandoeng en Omstreken, Bandoeng Vooruit, Bandoeng Permai termasuk dalam organisasi sukarela (*voluntary organization*) jika mengacu pada konsep organisasi dari Max Weber. Mereka secara sukarela menjadi anggota, tanpa dipaksa. Para anggota perhimpunan tinggal di Kota Bandung dan merupakan anggota komunitas elite yang bergerak di berbagai bidang.

Masyarakat Bandung ketika itu dapat dikatakan sudah menciptakan lingkungan dan atmosfer kreatif. Mereka mengubah lingkungan di sekitar kota tempat tinggal mereka yang dikelilingi oleh gunung untuk dijadikan daya tarik pariwisata. Tujuannya adalah untuk kesejahteraan mereka. Faktor lain yang tidak kalah penting adalah partisipasi masyarakat Bandung dan upaya menyediakan layanan serta infrastruktur.

Partisipasi masyarakat dan para pemimpin di Kota Bandung pada masa kolonial saling bersinergi dalam organisasi yang tujuan awalnya adalah untuk kesejahteraan masyarakat Bandung. Tujuan itu kemudian berkembang untuk mengenalkan Kota Bandung kepada orang di luar Bandung dalam kegiatan pariwisata. Mereka juga menyiapkan beberapa fasilitas infrastruktur dan membangun objek turisme untuk warga dan turis. Sarana infrastruktur, suasana alam menjadi faktor pendukung penting dalam pertumbuhan kreativitas masyarakat di Kota Bandung pada periode berikutnya. Penelitian ini membuka peluang untuk penelitian lanjutan, yaitu apakah akar kreativitas dan situasi kota di Bandung pada zaman kolonial juga ditemukan di kota lain di Indonesia.

## DAFTAR REFERENSI

- Alexandri, M.B. 2017. Creative City: Analysis of Bandung Creative City Indicators. 3<sup>rd</sup> Parahyangan International Accounting & Business Conference, 737–744.
- Algemeen Verslag* 1856, Bundel Priangan 4/5, ANRI.
- \_\_\_\_\_. 1870, Bundel Priangan 6/6, ANRI.
- Algemene Secretarie* 1064, ANRI. Surat dari W.H.Hoogland dan M.A.J.Kelling Untuk Letnan Gubernur Jenderal, 2 Oktober 1948.
- Algemeen Handelsblad*, 11-10-1928.
- Anttiroiko, Ari-Veikko. 2014. *The Political Economy of City Branding*. London and New York: Routledge Taylor & Francis.
- Aritenang, A. 2015. Transfer Policy on Creative City: The Case of Bandung, Indonesia. *Procedia Social Behavioral Science* 184: 4–45.
- Bastaman, A. 2018. Bandung City Branding: Exploring the Role of Local Community Involvement to Gain City Competitive Value. *Journal of Entrepreneurship, Business and Economics*. 6, no. 1: 144–165.
- Bataviaasch Handelsblad*, 2-7-1879.
- Bataviaasch Nieuwsblad*, 16-4-1898; 11-11-1898; 8-3- 1899; 11-7-1925; 8-8-1925; 30-12-1925; 18-12-1935; 8-2-1941; 7-5-1941; 24-5-1941; 3-6-1941.
- Bemmelen, J.F.v. & Hooyer, G.B. 1896. *Reisgids voor Nederlandsch- Indië*. Batavia: Kolff.
- Brahmantyo, B & Bachtar. T. 2009. *Wisata Bumi Cekungan Bandung*. Bandung: Truedee Pustaka Sejati.
- Brinkerhoff, D.B. & White, L.K. 1988. *Sociology. Second edition*. St.Paul: West Publishing Company.
- Buys, M.1891. *Batavia, Buitenzorg en de Preanger*. Gids voor Bezoekers en Toeristen. Batavia: G.Kolff & Co.
- Dana, D.W. 1990. *Ciri Perancangan Kota Bandung*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.



- De Indische Courant*, 18-2-1925; 26-3-1925; 5-8-1933; 31-5-1935; 30-12-1935; 8-2-1941; 15-2-1941; 7-4-1941.
- De Locomotief*, 5-7-1879; 8-6-1883; 23-2-1899; 9-3-1899; 19-10-1900.
- Departement van Koloniën. 1872. *Koloniale Verslag*. s' Gravenhage: Departement van Koloniën.
- \_\_\_\_\_. 1893. *Koloniaal Verslag*. s' Gravenhage: Departement van Koloniën.
- \_\_\_\_\_. 1898. *Koloniaal Verslag*. s' Gravenhage: Departement van Koloniën.
- Encyclopaedie Nederlandsch Indië*. 1917. s'Gravenhage-Leiden: Martijns Nijhoff-E.J.Brill.
- De Telegraaf*, 20-5-1898.
- Dienaputra, R. D. 2005. "Bandung 1906-1970: Studi tentang Perkembangan Ekonomi Kota." Dalam *Kota Lama Kota Baru. Sejarah Kota-Kota di Indonesia*, editor Freek Colombijn, Martine Barwegen, Purnawan Basundoro, Johny Alfian Khusyairi, hal. 188-208. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Hardjasaputra, A.S. 2002. *Perubahan Sosial di Bandung 1810-1906*. Disertasi Fakultas Sastra Universitas Indonesia.
- Het Nieuws van den dag voor Nederlandsch Indië*, 12-7-1925; 25-8-1933; 9-9-1935.
- Hermawati, R & Runiawati, N. 2015. *Enhancement of Creative Industries in Bandung City through Cultural, Community, and Public Policy Approach*. 4th Conference on Law, Education and Humanities, Paris, France: 95–99.
- Hutagalung, R. & Nugraha, T. 2008. Braga. *Jantung Parijs van Java*. Jakarta: Ka Bandung.
- Java Bode*, 19-3-1853; 6-6-1883.
- Kunto, H. 1984. *Wajah Bandoeng tempoe doeloe*. Bandung: Granesia.
- \_\_\_\_\_. 1986. *Semberbak Bunga di Bandung Raya*. Bandung: Granesia.
- Landry, C & Bianchini, F. 1995. *The Creative City*. London: Demos-Comedia.
- Leidelmeijer, M. 1997. 'Van Suikermolen tot Grootbedrijf', Phd theses Technische Universiteit Eindhoven.
- Marihandono. D. 2005. *Sentralisasi kekuasaan pemerintahan Herman Willem Daendels di Jawa 1808-1818: Penerapan Instruksi Napoleon Bonaparte*. Disertasi Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia.
- Maryunani, S.F & Mirzanti, I.R. 2015. The Development of Entrepreneurship in Creative Industries with Reference to Bandung as a Creative City. *Procedia Social Behavioral Science* 169: 387–394.
- Mooi Bandoeng*. Maret 1933; Maret 1935; Maret 1939; Maret 1941.
- Mulyana, A. 2005. *Melintasi Pegunungan, Pedataran, hingga Rawa-Rawa: Pembangunan Jalan Kereta Api di Priangan 1878-1924*. Disertasi Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia.
- Nieuwenkamp, W.O.J. 1908. *Gids voor Bandoeng*. Bandoeng: A.C. Nix & Co.
- Pos, Mary. 1948. *Eens op Java en Sumatra*. Baarn: De Boekerij.
- Preanger Bode*, 2-5-1952; 6-5-1952; 25-9-1952; 24-7- 1953; 5-3-1954; 5-12-1956.
- Regeringsalmanak voor Nederlandsch-Indië*. 1906. Batavia: Landsdrukkerij.
- \_\_\_\_\_. 1907. Batavia: Landsdrukkerij.
- Reitsma, S.A. 1912. *De Wegen in de Preanger*. Bandung: Kolff.
- \_\_\_\_\_. 1926. *Bandoeng The Mountain City of Netherlands India*. Weltevreden-Batavia: G. Kolff & Co.
- Soerabaiasch Handelsblad*, 3-3-1898; 10-11-1898; 16-2-1899.
- Staatsblad van Nederlandsch Indië*. 1906. No. 121.
- Suganda, H. 2014. *Kisah Para Preanger Planters*. Jakarta: Kompas.
- Suparman, S. et al. 2012. Identification Characteristics of Potential Creative Industry in Bandung to be Developed through Strategy of Replication. *Procedia Social Behavioral Science* 65: 955-60.

- Swedberg, R. 2005. *The Max Weber Dictionary*. Key Words and Central Concept. California: Stanford University Press.
- Tanuwidjaja, Gunawan. 2005. 'The City of Bandung and Review of Bandung Spatial Planning Strategies in 2005'. Bandung: Green Impact Indonesia.
- Termorshuizen, G. 2001. *Journalisten en heethoofden. Een Geschiedenis van de Indisch-Nederlandse Dagbladpers 1744-1905*. Leiden: KITLV.
- Vanolo, Alberto. 2017. *City Branding: The Ghostly Politics of Representation in Globalising Cities*. New York: Routledge Taylor & Francis.
- Vereeniging tot Nut van Bandoeng en Omstreken. 1898. *Reisgids voor Bandoeng en Omstreken met Garoet*. Bandung: de Vries & Fabricius.
- Voskuil, R.P.G.A. 1996. *Bandoeng. Beeld van een stad*. Purmerend: Asia Maior.
- Yencken, D. 2013. Creative Cities. *Space, Place & Culture* 3: 1–21.
- Wertheim, W.F. 1958. *The Indonesia Town: Study in Urban Sociology*. The Hague: W. van Hoeve.
- Wiryono, S.K. et al. 2015. Risk Mapping on Dynamics Creative Industry: Case Study at Bandung City, Indonesia. *Procedia Social Behavioral Science* 169: 125–30.
- Zul Fahmi, F., McCann, P, Koster, S. 2017. Creative economy policy in developing countries: the case of Indonesia. *Urban Studies* 54, no. 6:1367–1384.